

LA GACETA

DIARIO OFICIAL.

República de Costa-Rica.—San José, 25 de Marzo de 1880.

DIRECTOR.—JUAN V. VENERO.

ADMINISTRACION.

IMPRESA NACIONAL.—CALLE DE LA MERCED

DIARIO OFICIAL.

La edicion para el exterior que se publica dos veces al mes, vale cincuenta centavos por trimestre.—El número suelto diez centavos.

EL DIRECTOR.

CONTENIDO.

SECCION OFICIAL.

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Autógrafas.

Secretaría de Gobernacion.

Nombramientos.—Conocimiento de las principales operaciones practicadas en el Registro General de Hipotecas.

Secretaría de Hacienda.

Acuerdo.—Conocimiento de las operaciones practicadas en el Tribunal Superior de Cuentas.

Secretaría de Obras Públicas.

Informes.

Secretaría de Justicia.

Resolucion.—Dictámenes.

Secretaría de Guerra y Marina.

Movimiento marítimo.

Editorial.

Canal interoceánico en América.—Los hechos hablan.

Revista Interior.

Canton de Santa Cruz.—Provincia de Heredia.—Telegrama de la Barranca.—Don José Mercedes Bolandi.—Provincia de Alajuela.—Teatro.—Teatro.—Defunciones.—Temblor.—Canton de Santa Cruz.—Inauguracion.—Defuncion.—Compañía Irica.—El informe de Mr. Keith.—Mercado de San José.

SECCION OFICIAL.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES.

NICOLAS DE PIÉROLA,
JEFE SUPREMO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ.

A S. E. el Presidente de la República de Costa-Rica.

Grande y buen amigo:

Una aclamación unánime del pueblo, del Ejército y de la Escuadra Nacional, acaba de investirme de la Magistratura Suprema del Perú, con omnímodas facultades, que ejerceré, teniendo en mira la regeneración que nuestras instituciones reclaman; pero, antes que nada, y sobre todo, el triunfo de las armas de la República, en la guerra en que hoy se halla empeñada con Chile.

Al anunciar así á Vuestra Excelencia, mi advenimiento al Poder Supremo, me cabe la muy particular satisfacion de expresar los sentimientos de amistad en que abundo respecto de la República de Costa-Rica y de la persona de Vuestra Excelencia, por cuya prosperidad y gloria hago los más sinceros y fervientes votos.

Dada en el Palacio de Gobierno, en Lima, á los veintifres dias del mes de Diciembre del año del Señor de mil ochocientos setenta y nueve.

NICOLAS DE PIÉROLA.

El Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores,

PEDRO JOSÉ CALDERON.

TOMAS GUARDIA,

GENERAL EN JEFE DEL EJÉRCITO, Y PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COSTA-RICA.

A S. E. Don Nicolas de Piérola, Jefe Supremo de la República del Perú.

Grande y buen amigo:

Ha llegado á mis manos la Autógrafa, fecha 23 de Diciembre último, en que al participarme V. E. su advenimiento al mando Supremo de esa República, á consecuencia de una aclamacion unánime del Pueblo, del Ejército y de la Escuadra Nacional, me expresa los benévolos sentimientos que abraza hácia Costa-Rica y mi persona.

Tanto como felicito á V. E. por la merecida honra de que ha sido objeto, me congratulo á mi mismo por el espíritu de que V. E. se halla animado, y que tanto favorece mi propósito de conservar y estrechar las amistosas relaciones que felizmente existen entre ésta y esa República, por cuya prosperidad hago fervientes votos, así como por la ventura personal de V. E., de quien me suscribo

Buen amigo.

T. GUARDIA.

JOSÉ M^a CASTRO.

Palacio Nacional.—San José, Marzo 9 de 1880.

SECRETARIA DE GOBERNACION.

Palacio Nacional.—San José, 10 de Marzo de 1880.

Nómbrese Agente Fiscal de esta Provincia, á Don Rafael Chavarria, en subrogacion del Licenciado Don Víctor Orozco.—Comuníquese.

Rubricado por S. E. el General Presidente,

MACHADO.

Palacio Nacional.—San José, 11 de Marzo de 1880.

Admítase la renuncia que hace Don J. M. Acosta, del destino de Secretario escribiente de la Gobernacion de la Comarca de Puntarénas; y nómbrese en subrogacion, á Don Agustín Guido, con la dotacion establecida por la ley. Comuníquese.

Rubricado por S. E. el General Presidente,

MACHADO.

Palacio Nacional.—San José, 22 de Marzo de 1880.

Admítase la renuncia que hace el Doctor Don Augusto A. Nouel, del destino de Médico del Pueblo de Guanacaste; y para subrogar á dicho facultativo, nómbrese al Licenciado Don Valentín Ortiz, con la dotacion de ley.—Comuníquese.

Rubricado por S. E. el General Presidente,

MACHADO.

Conocimiento de las principales operaciones efectuadas en esta Oficina en la quincena que hoy termina.

En el Partido de Hipotecas se han hecho 11 inscripciones, 6 cancelaciones y 7 certificaciones, y se despacha á la fecha.

En el id. de San José, 35 inscripciones, y se despacha con fecha 10 del corriente.

En el id. de Heredia, 40 inscripciones, y se despacha con la misma fecha.

En el id. de Cartago, 17 inscripciones, y se despacha con fecha de ayer.

En el id. Occidental, 33 inscripciones, y se despacha con fecha 9 de los corrientes.

Derechos devengados en todo \$ 356-25.

En el Partido de las Hipotecas, se han hecho 5 inscripciones, 2 cancelaciones, 4 certificaciones y se despacha con fecha 16 del corriente.

En el idem de San José, se han hecho 34 inscripciones, y se despacha con fecha 15 del presente.

En el idem de Alajuela, 32 inscripciones, y se despacha con igual fecha.

En el idem de Heredia, 27 inscripciones, y se despacha con fecha 11 del actual.

En el idem de Cartago, 19 inscripciones, y se despacha con fecha 15 del corriente.

Derechos devengados en todo \$ 295-00.

Registro General de Hipotecas.

San José, 15 de Marzo de 1880.

B. SALAZAR.

SECRETARIA DE HACIENDA.

Palacio Nacional.—San José, Marzo veintifres de mil ochocientos ochenta.

Conviendo á los intereses del Gobierno acordar las medidas que conduzcan á poner término al contrabando,

SE DISPONE:

Ocho dias despues de publicado el presente acuerdo, deberán ser exhibidas ante el Administrador de licores y tabacos de Limon, las existencias que haya de estos artículos en aquella Comarca, y cuyos dueños no estén autorizados para su venta al por menor.

El avalúo de esas existencias, á principal y costos, deberá hacerse por dos peritos nombrados al efecto por el indicado Administrador, y el respectivo dueño de ellas, y en caso de discordia, se nombrará un tercero por el Gobernador de la Comarca.—Una vez practicada esta diligencia, el Administrador del ramo mantendrá en su poder, para su realizacion, los artículos exhibidos, y remitirá el avalúo á la Secretaría de Hacienda, á fin de que por su conducto se ordene el pago de aquellos, á quien corresponda.

Las existencias que no fuesen presentadas en el término señalado por este acuerdo, caerán en decomiso.—Comuníquese.

Rubricado por S. E. el General Presidente de la Rpa.

Por el Secretario de Hacienda, el de Gobernacion.

MACHADO.

Conocimiento de los trabajos practicados por el Superior Tribunal de Cuentas, durante la quincena que hoy termina.

Se han despachado las remesas por derechos de introduccion, de la semana próxima anterior.

Ha sido preparado el despacho de las id. id., recibidos en la presente.

Igualmente lo ha sido la id., correspondiente á la exportacion del próximo pasado Febrero.

Se ha hecho un registro de mercaderías.

Se han cancelado 69 pólizas de Aduana.

Y se han anotado en el libro de cuentas corrientes, 258 giros.

Fueron despachadas las remesas por derechos de introduccion de la semana próxima anterior.

Tambien lo fué la id. correspondiente á la exportacion del próximo pasado Febrero.

Ha sido preparado el despacho de las remesas de introduccion, recibidas en la presente semana.

Y se han hecho tres registros de mercaderías.

Contaduría mayor.—San José, Marzo 20 de 1880.

SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS.

Honorable Señor Ministro de Obras Públicas.

Puntarenas, Marzo 13 de 1880.

Señor:

Cumplo con el deber de informar á US^o del estado y progreso de los trabajos de la 1^a Division del Ferro-carril del Pacifico.

Como en esta obra los hechos hablan más alto que las palabras, á ellos me referiré.

Trece y media millas comprende la 1^a Division del Ferro-carril del Pacifico, á que se dió principio el 16 de Junio del año próximo pasado.

La naturaleza marcó una línea de separacion entre los trabajos que debían ejecutarse de Puntarenas al rio de la Barranca y de este rio á Esparta.

La primera seccion no ofrecía dificultades ni trabajos de grande importancia: la segunda sí ofrecía, no diré dificultades, porque esa palabra no cabe; pero sí trabajos pesados y de ejecución circunscrita á tiempo y fuerza determinados.

Entre Puntarenas y la Barranca corre la locomotora, desde Diciembre próximo pasado, nueve millas, trabajo que se comenzó en Noviembre último y que hoy se encuentra casi perfeccionado.

Dos locomotoras, una de diez y ocho toneladas y otra de veintiocho, con un carro de primera y otro de segunda, para pasajeros, hacen el servicio, sin perjudicar los trabajos de construcción, en que se emplean carros de plataforma.

Esta vía que aún requiere algunas obras accesorias de seguridad y conservación, está lastrada en su totalidad, siendo por otra parte de superior clase el material de tendido que se ha usado; pues los rieles son de acero y los durmientes de las maderas que la experiencia enseña que duran más en estos lugares.

No cabe dudar que esta primera seccion de Puntarenas á la Barranca, por más fácil que parezca, caminó con tanta prontitud como era de apetecerse y que correspondió á la ansiedad con que era esperada.

No fué dable obtener igual resultado en la seccion de la Barranca á Esparta.

Aquí estaban las dificultades, por los obstáculos que ha opuesto la naturaleza.

El terreno requería grandes trabajos de excavacion y de relleno: costosos desagües y fuertes alcantarillas, haciéndose necesarias obras de albanilería y el empleo de trabajadores en cantidad proporcional al número é importancia de estos trabajos. A todo esto debe agregarse lo que era más serio: triunfar de los obstáculos que ofrecía el rio de la Barranca, para la construcción del hermoso y gigantesco puente colgante que lo atravesará.

No obstante, los trabajos de excavacion y relleno se hallan ejecutados, entre La Barranca y Esparta, puede decirse, en sus dos terceras partes, supliéndose los últimos con fuertes estacadas, que al propio tiempo facilitan el trabajo y permiten el paso de las máquinas y de los carros, en concepto de vías provisionales.

Reconocida la urgencia de colocar el puente de la Barranca antes de que aparezcan de nuevo las aguas en la próxima estacion de invierno; de hacer pasar cuanto antes, los motores de vapor y aprovecharlos para el transporte de materiales y las tierras que en la construcción más pronta y definitiva de las obras que faltan, todos los esfuerzos se concentraron en aquel punto.

Colocar el puente; dar conclusion á las obras adyacentes, y sobre todo á la

imponente, elevada y extensa estacada, que lo unirá al primer descanso de tierra firme, ha sido el punto de mira, el cuidado preferente.

Desde que este punto fué así enérgicamente atacado, un solo espíritu animó á superiores y subalternos, el espíritu de conviccion, de interes y de triunfo que sabe difundir con su presencia y con la palabra el primer Magistrado de la Nacion.

Con ella removió los inconvenientes: la marcha del trabajo se hizo vigorosa y eficaz; y el suceso más plausible corona ya los esfuerzos que se hacen en las vías del adelanto y progreso del país.

La locomotora, ese elemento de civilización y rápido desarrollo de los pueblos, atravesó el rio Barranca y la extensa y fuerte estacada, el día de ayer á las cinco de la tarde.

Tal seguridad se tenía en la solidez de las obras, que el Señor General Don Pedro Quiros, acompañado de los empleados superiores del Ferro-carril, del Señor Gobernador, su Señora y niños y de otras damas y operarios diversos de la empresa y personas particulares, recorrieron con el mejor suceso, en carros descubiertos, el puente y la estacada.

Leíase en todos los semblantes el sentimiento de la confianza que inspiran las obras; y el entusiasmo más justo por el gran paso que se ha dado en la empresa y en la realizacion de las importantes ideas del hombre que las concibe y las hace ejecutar.

Este remarcable acontecimiento del 12 de Marzo corriente, abre el campo más fácil en la vía del progreso y terminacion más pronta y económica de la empresa.

Por él felicito al Excmo. Señor General Presidente, á US^o H^o y demás miembros cooperativos del Gobierno.

A fin de aprovechar el correo de hoy, pongo término á este informe prometiendo continuarlo el día de mañana.

Con toda consideracion y respeto me suscribo de US^o H^o.

Atento y obsecuente

Servidor,

S. GONZÁLEZ.

Honorable Señor Ministro de Obras Públicas.

{ Inspeccion del Ferro-carril del Pacifico.

Puntarenas, Marzo 14 de 1880.

Señor:

Consecuente con lo que tuve el honor de manifestar á US^o por correo de ayer, continúo hoy el informe, de que envié una parte.

Los trabajos previos á la colocacion del puente colgante, se hallan bastante adelantados.

La obra falsa, sobre que gravitará aquél, mientras se arma y fija en los bastiones, sólo espera para concluirse que llegue la madera pedida á California, para el arzonado y plataforma en la parte superior de dicho puente.

De esa madera llegó, una parte, que ya se trasportó á la Barranca, —y la que fué embarcada en un buque de vela expreso, salió desde el 6 del mes pasado, y debe, por consiguiente, esperarse que llegué de un momento á otro.

Tiéndose noticia, además, de que las piezas del puente de hierro que se hallaban en Colon, á consecuencia del siniestro que interrumpió el tráfico del Ferro-carril de Panamá, fueron embarcadas en el vapor "South Carolina," con destino á este Puerto. (1)

(1) Llegó el "South Carolina," con 178 toneladas de hierro, solo faltan 12 piezas de las cien que componen el Puente.

Tan inmediatamente, como aquel vapor haga su descarga, dichas piezas serán conducidas al lugar de su colocacion, en la Barranca.

Será, por tanto, simultánea la operacion, dando lugar al trabajo de armadura, que se ejecutará con rapidez, para cuyo fin, la Superintendencia y el Ingeniero armador, han tomado las medidas conducentes.

Se hará posible comprender que el puente de la Barranca, de hierro y colgante, sistema americano, con la extension de 339 piés ingleses, y peso de 260 toneladas, será el más costoso é importante en toda la línea de mar á mar, y uno de los más grandes del mundo.

Requíerese mampostería de primera clase, y bastiones de una consistencia proporcional al peso de gravedad y fuerza de repulsion y retroceso.

Ambas condiciones se llenan por los contratistas, que observan con exactitud las prescripciones del arte, señaladas por el Ingeniero del Gobierno.

Los bastiones se construyen en los puntos marcados á uno y otro lado del lecho del "Barranca," previo un maduro estudio de los lugares del rio, que parecían ofrecer mejores condiciones de practicabilidad y seguridad.

Atendidas las peculiaridades del rio, sus corrientes y caudal de las aguas en toda estacion, el lugar prefijado para el puente, obtuvo la autorizada opinion de los Ingenieros.

En efecto, ninguna corriente viene allí directa sobre los bastiones, y la fuerza de expansion ó derrame de las aguas del rio en su mayor crecimiento, queda cortada por un fuerte muro ó talud de mampostería, en línea paralela á las corrientes, revestido ó guardado de ambos lados, con un relleno de piedras, que al propio tiempo sirve de ante-muro para impedir, en todo caso, el inmediato choque de las aguas contra el fundamento del bastion, del lado oriental del rio.

Las aguas, por altas que vengán, segun lo hasta ahora observado, serán contenidas por el muro, y forzadas, en su curso natural, hácia el cauce del centro, que las lleva directas, á escolarse sobre las rocas, que constituyen, al lado occidental, un dique indestructible.—De allí, quebrando al Sur, orilladas á la misma roca, vendrán á pasar por debajo del puente, á que jamás alcanzarán por hallarse éste á trece piés de elevacion, sobre el nivel más alto que haya marcado el agua.

Son, á la verdad, imponentes y notables las obras que se construyen en la Barranca, paso de la carretera nacional.

Los bastiones de granito, unido con cemento romano, tendrán una altura de 22 piés, con una base de 30 de longitud, por diez de espesor, sin contar las alas ó contrafuertes, que tienen igual longitud y altura, aunque menos grueso.

Estas moles de piedra tallada, con sólidos fundamentos, serán los poderosos estribos en que descansará el puente de un solo ojo, y peso de 260 toneladas.

Los bastiones y muro, construidos en más de sus dos terceras partes, estarán terminados en todo el presente mes, y por consiguiente, listos los primeros para recibir el puente antes de las fuertes lluvias y del crecimiento de las aguas en el rio "Barranca."

Si sería es la obra de los bastiones, no lo es menos la estacada; imponente por su altura, extension y solidez.

Esta estacada mide 1,440 piés de longitud, en curva, y de 22 á 35 en su máximo de altura.

Sorprende el detalle de las maderas empleadas, en cantidad y espesor. Para formarse una idea aproximada bastará decir: que por espacio de más de

tres meses, se han empleado cada día, por término medio, para cortarlas, extraerlas, labrarlas y darles colocacion, treinta hacheros, cuarenta yuntas de bueyes, cincuenta carpinteros y de setenta á setenta peones auxiliares, con sus capataces, maestros y directores; y que el costo aproximado, no baja de treinta mil pesos.

El espacio que ocupa entre el puente y la colina, que en la parte oriental le sirve de término, será repleto por un relleno que representa un volumen de más de 100,000 yardas cúbicas de tierra.

Para concluir esta pálida descripcion de las obras en la Barranca, añadiré, que esa vía aérea del Ferro-carril que comprende puente y estacada, cuenta hoy con el movimiento y la vida de una improvisada poblacion, que con matices varios é intereses unisonos, se agita, se revuelve y se amalgama en toda la explanada por que atraviesa la vía en la parte oriental del rio.

Los esplendores de una virgen naturaleza, que parece ostentar allí las galas y atavíos de su poder, iluminan este cuadro, realzando el poder y las galas de la industria en la gigantesca lucha del trabajo, dirigido por la ciencia y auxiliado por el génio.

Es digno de la fantasia del poeta y de la meditacion de los estadistas; y no siendo el que habla ni, uno ni otro, se contenta con describir las cosas á su manera, esperando que otros les den color y les comuniquen la brillantez y la vida que se merecen.

Concluyo esta parte de mi informe, Señor Ministro, anunciando otro feliz acontecimiento.

El vapor "South Carolina" llegó, trayendo todo el material del puente.

Es posible que el sol del mes de Abril refleje sus rayos sobre el arzonado de hierro; suspenso ya entre los poderosos y graníticos estribos, que serán como dos gigantes dándose la mano para dirigir un desafío á las correntosas aguas del rio "Barranca."

Los puntarenenses se sienten poseídos de júbilo por tales avances en la obra del Ferro-carril; y una fiesta de expansion y recreo en el lugar de que tanto me he ocupado, pondrá término al regocijo popular.

Los costaricenses debemos sentirnos satisfechos al ver que los recursos y fuerzas activas del país, se emplean con tanto provecho, en alcanzar, dentro del menor tiempo posible, su ideal de grandeza y prosperidad.

Con todo respeto y alto aprecio me suscribo de U. S., obsecuente servidor,

S. GONZÁLEZ.

Honorable Señor Ministro de Obras Públicas.

{ Inspeccion del Ferro-carril del Pacifico.

Puntarenas, Marzo 15 de 1880.

Señor:

Continuando el informe del estado y progreso de los trabajos del Ferro-carril del Pacifico, debo decir:—Que la fiesta anunciada en celebracion del paso de la locomotora por el puente y estacada en el rio de "La Barranca," tuvo lugar ayer en la tarde.

Lo más notable de la poblacion de este puerto, algunas damas y caballeros de Esparta y del interior, concurren entusiasmados al sitio de la reunion.

Distribuida tan placentera concurrencia en los diversos puntos de observacion que se hallan al pié de las obras, esperó y admiró, en accion contemplativa, el curso mesurado y espléndido que el poderoso motor llevaba, conduciendo tras de sí, con manso y cariñoso empuje, tres hermosos carros adornados de banderas y cuajados

de Señoras y caballeros. Era el peso aéreo y majestuoso del Dios Titán, que sonreía al despertar con sus alas, al ya despierto espíritu de los mortales.

En medio de su triunfal carrera, una sola exclamación resonó: era un saludo de ventura y felicidad para Costa-Rica: era un viva para el General Guardia.

Pasó y repasó aquel Dios de la fuerza y la concurrencia, saliendo de su estupor, tornó a una expansiva hilaridad, provocada por una justísima emoción de placer.

Señoras, caballeros y pueblo, dispersándose y volviéndose a agrupar, confundidos y asociados todos por el mismo sentimiento, dieron suelta al humor, a la manifestación del júbilo que los dominaba.

Un refresco abundante ofrecido y obsequiado por el Superintendente de los trabajos, General Don Manuel Quesada, reanimó todavía más los espíritus, poniendo fin a la fiesta popular, que rendía homenaje al triunfo de la industria y del trabajo, en medio del mayor orden y regocijo.

Esta fiesta deja un grato y verdadero recuerdo: grato por las impresiones recibidas, y duradero por su significación, relacionada con la prosperidad de Costa-Rica.

Otro sentimiento de simpatía y distinción, excitó también en favor de los estimables empleados y operarios que con celo y actividad, han cooperado y cooperan en la obra, con su trabajo personal, con sus luces y con su ciencia.

Oportunamente, en cumplimiento de mi deber, haré al Gobierno mención de los esforzados servidores en la empresa que con tanto empeño se ejecuta, coadyuvada, en la 1ª División del Pacífico, por la reconocida actividad, energía e inteligencia del Señor General Quesada, como Superintendente de los trabajos.

Poniendo punto a estas necesarias digresiones de este informe, no concluiré hoy sin agregar que los buques "Nicoya" y "Herradura," arribaron ayer, trayendo nuevos materiales para el Ferro-carril, entre los que se hallan rieles y las espaciales casas para las estaciones en este puerto y en la Ciudad de Esparta.

Con los elementos ya existentes y los que llegan, el progreso de la obra será continuado y seguro.

Mañana hablaré a US^{as} de los estudios preparatorios que se hacen, para que, sin demora, puedan continuarse los trabajos entre Esparta y San Mateo.

Repito que soy de US^{as}, con toda consideración y respeto, atento seguro

Servidor,
S. GONZÁLEZ.

Honorable Sr. Ministro de Obras Públicas.

Inspección del Ferro-carril del Pacífico—Puntarenas, Marzo 16 de 1880.

SEÑOR:

Siguiendo en la idea de completar el informe acerca del estado y progreso de los trabajos del Ferro-carril del Pacífico, es de mi deber manifestar:

Conocidos son los estudios practicados por el Ingeniero Malbury, entre Puntarenas y Alajuela, y el plano topográfico que marca la línea preliminar del Ferro-carril, las distancias, nivelaciones etc.

Sobre esta primera línea, tratando de acortarla y hacer más practicable y económica la vía, se han ejecutado y se están practicando nuevos trabajos.

A la adopción definitiva de algunos provechosos cambios, en dirección y localidad, se debe la nueva línea férrea trazada, localizada, y ya en uso en más de las tres cuartas partes de la distancia entre Puntarenas y Esparta.

De las trece y media millas, distancia total, las locomotoras podrían recorrer diez y media, faltando por considerarse tres, para llegar al punto que, en la Ciudad de Esparta, señala el término del primer trazado a que se dió el nombre de 1ª División del Ferro-carril del Pacífico.

Es de advertir, como arriba está dicho, que el trabajo de excavación de las tres millas que faltan, está ejecutado aproximadamente en sus tres cuartos.

Cuestión es ésta ya de poca importancia, puesto que, los obstáculos que la naturaleza ofreciera en el paso del río "Barranca," están, puede decirse, superados.

Infatigable el Gobierno en sus propósitos, ordenó el estudio de otra sección del camino, a fin de que, llegando la locomotora a Esparta, los trabajos desde aquella Ciudad a San Mateo puedan continuarse sin demora.

Después de las preliminares exploraciones, y reconocida por anti-económica la línea trazada al Sur de Esparta, por el Ingeniero Ansart, el nuevo Jefe Mr. Emonts, encargado de los nuevos estudios, ha encontrado una línea de fácil y poco costosa ejecución.

Esta línea pasa por el flanco Norte de Esparta, quedando entre la de Ansart y la preliminar levantada por el Señor Chamier.

Asegura el Ingeniero en Jefe de los estudios, que esta nueva línea ofrece ventajas sobre las anteriores, tanto por lo plano de las tierras que atraviesa como porque las quebradas y ríos que pasa no requieren obras de costo; y que relativamente hablando, ni admiten comparación con las que se han ejecutado y faltan que ejecutar de Barranca a Esparta.

Sin embargo, el Señor Emonts no recomienda todavía como definitiva aquella línea, porque tiene necesidad de practicar algunos reconocimientos sobre el río "Jesus María," hacia la parte de San Mateo, para saber si la disposición y alturas de aquellas tierras, permiten adoptar el punto que hasta ahora ofrece mas facilidades para el paso del río, con un pequeño y cómodo puente: punto que se halla en relación con la nueva línea de esta parte del río "Jesus María."

Las exploraciones dichas son actualmente el objetivo del Jefe Ingeniero, que, por otra parte, abriga la confianza de que en pocos días encontrará una solución favorable.

De este nuevo estudio resulta una economía de dos a cuatro millas en la distancia seccional de que se trata, economía relativa a las distancias de las líneas de Malbury y Ansart.

En este punto es también satisfactorio, Señor Ministro, el contenido del presente informe.

Puede añadirse, por tanto, que si los benéficos propósitos del Gobierno persisten, cuando la locomotora toque a las puertas de la Ciudad histórica, la línea se habrá fijado de un modo definitivo; con las mejores condiciones económicas.

De US. Honorable con respeto, me firmo obsecuente

Servidor
S. GONZÁLEZ.

Honorable Sr. Ministro de Obras Públicas.

Inspección del Ferro-carril del Pacífico.

Puntarenas, Marzo 15 de 1880.

Señor:

Me es honroso proseguir el informe sobre el estado y progreso de los trabajos del Ferro-carril.

He tocado al punto de material existente con que puede contarse para la inmediata prosecución de la obra.

Considerable es, a la verdad, y de mucho valor el material traído por el vapor "South Carolina" y los buques "Nicoya" y "Herradura," fuera del que ya había en este puerto, conducido por otros buques arribados con anterioridad.

Así que, trazada que sea de un modo definitivo la línea entre Esparta y San Mateo, los trabajos de esta nueva sección podrían ejecutarse sin demora.

Su distancia, a juzgar por las líneas preliminares, ya descritas, podría calcularse de nueve a trece millas hasta el punto de tangencia que deberá tener con la línea correspondiente de la inmediata sección, la cual implicaría ya el paso de la montaña del "Aguate," sea por el trazado de Malbury, ó por el que nuevos estudios y nuevas exploraciones indiquen que deba adoptarse.

Esta 2ª sección del Ferro-carril vendría a ser entonces, aproximada y con muy escasa diferencia, igual en longitud a la de la 1ª División; y esta circunstancia proporciona un dato seguro para anticipar el cálculo del presupuesto de costo.

Si, como se dice por el Ingeniero de los estudios, la línea entre Esparta y San Mateo no ofrece dificultades ni trabajos de mampostería, puentes, estacadas, excavaciones, ni rellenos de tanto valor como los de la 1ª División, el costo de estas obras, apreciando las mayores facilidades que la naturaleza brinda entre Esparta y San Mateo, nos coloca en una aptitud ventajosa de acierto en los cálculos del presupuesto mas aproximado.

Hasta 19 del de Febrero último, el gasto en la construcción del Ferro-carril hasta Esparta, asciende a la suma de \$ 115.000-00: por lo invertido de aquella fecha hasta la presente y que se invierta hasta la conclusión, agregando el costo de armar y parar las Estaciones, \$ 85.000: costo total \$ 200.000.

Esta suma se invertirá, pues, poco más ó menos, en la construcción y estudios de la línea férrea entre Puntarenas y Esparta; siendo de advertir que en este cálculo no entra el importe de material rodante, de tendido, de taller, ni el de las casas para Estaciones y fletes de mar.

Teniendo en cuenta las excepciones dichas, la 1ª División del Ferro-carril del Pacífico vendría a costar a razón de 14 ó 15.000 pesos por milla.

Como el Gobierno, al hacer sus pedidos de máquinas, carros, rieles y otros materiales, no los ha limitado a la sola construcción del Ferro-carril entre Puntarenas y Esparta, sino que sus miras abrazan el conjunto, la obra toda del que llamaremos interoceánico, existe en la actualidad una superabundancia de material, mas que suficiente para continuar y terminar la sección de Esparta a San Mateo.

Esta sección y las demas subsiguientes se construirán aprovechando los útiles de trabajo que se han acumulado en la 1ª División, y lo que es más, el poderoso auxiliar de las máquinas para los trasportes de los materiales y extracción de las tierras; circunstancia muy favorable y de consideración económica en la ejecución de obras como aquella de que se trata.

Por tanto, si el resultado de los estudios fuese como su Director se promete, el Gobierno puede estar seguro de que llevará adelante la vital empresa nacional, quizá a menos costo que el que pudiera haberse imaginado.

Termino hoy, Señor Ministro, con las seguridades de mi mayor aprecio y estimación, repitiéndome de US^{as} H. atento y obsecuente servidor.

S. GONZÁLEZ.

Limon, Marzo 19 de 1880.

Señor Sr. Ministro de Obras Públicas.

SAN JOSÉ.

Muy apreciado Señor:

Tengo a la vista sus dos apreciables de 3 y 10 del corriente; presumo que la de fecha 3 no fué puesta en correo a tiempo.

Segun sus deseos, tengo el gusto de incluirle una lista de los puentes de Limon a Reventazon y de allí a Rio-Sucio: espero que ésta sea de su satisfacción.

Celebro que el Presidente y U. piensen salir de esa para Limon el 28, por vía Rio-Sucio. Ustedes encontrarán en Rio-Sucio un puente de alambre de suspension, por el cual pueden pasar sus mulas, y otro de madera en el rio Toro-Amarillo. Tendré el gusto de verles en Rio-Sucio el 29. Sirvase avisarme cualquier cambio de programa en su viaje.

La locomotora llega ya a Fish Creek, dos millas de Reventazon, y la gradiente la tengo concluida hasta rio Destierro. Tuviera ya más rieles tendidos, pero me detienen los durmientes. Ya usé los 4,300 venidos en Lizzie-Titus.—Tengo, sin embargo, tres buques grandes de camino para ésta, que han salido en Febrero con durmientes, y apenas lleguen, tengo el trayecto listo, para tenderlos. Estos buques, llamados Leonard Myers, James A. Workhouse y Lizzie Titus segundo viaje, traen unos quince mil durmientes, y me avisan que hay diez mil más, listos para embarcar, lo mismo que veinticinco mil cortándose en Norfolk, N. A., los cuales estarán listos en dos meses. La goleta Emma Sheldon, salió de Nueva York el 4 de Marzo, con unos \$50,000 en materiales, incluso los dos puentes del Reventazon, 15 carros abiertos y una locomotora que compramos al Señor Baiz por \$ 8,500 fuertes.

La goleta Adelaida, llegó aquí de Kingston (Jamaica), el 11 del corriente con 95 trabajadores, y por el vapor Parí, recibimos 19 de Colon. La goleta Cometa, salió de Kingston el 12 del corriente, segun despacho por cable, con 400 hombres; y están al llegar el C. C. B. y Venturosa Tomasita, con 200 hombres de Cartagena: de modo que en unas semanas tendré una fuerza de 1,500 hombres en los trabajos.—Con esta gente concluyo toda la gradiente hasta Rio-Sucio, en seis meses.

Por la explicación que paso a hacer verá que hay más de una tercera parte de todo el trabajo, ya hecho, y esto con la poca fuerza de hombres que hasta la fecha he tenido.

De Reventazon a Destierro (6½ millas) 220,000 yardas cúbicas hechas.

De Destierro a Guácimo (6½ millas) 140,000 yardas cúbicas, haciéndose.

De Guácimo a Rio-Sucio (18 millas,) 240,000 yardas cúbicas, por hacer.

Los pagos para los meses venideros tendrán que ser crecidos, pues habrá una gran fuerza de hombres, y además viene mucho material necesario, como cemento, durmientes, puentes y máquinas, etc.

Esperando tener pronto el gusto de verlos y que me avise su exacta salida de esa, me repito su más atento y

Seguro servidor,
MINOR C. KEITH.

Honorable Señor Ministro de Obras Públicas.

Inspección del Ferro-carril del Pacífico.

Puntarenas, Marzo 20 de 1880.

SEÑOR:

Para concluir el informe de que me he venido ocupando, acerca del estado y progreso de los trabajos del Ferro-carril del Pacífico, debo agregar—

que la empresa cuenta con una acertada organizacion para dirigir y hacer ejecutar los trabajos ordenada y fácilmente.

Departamento administrativo y de contabilidad de ingenieros—de taller ó mecánica y de construcción.—Cada departamento tiene los empleados más precisos, y de competencia ya acreditada, para el desempeño de los cargos respectivos.

De modo que si el Gobierno determinase continuar los trabajos como hasta aquí, en la contigua y más próxima sección de Esparta á San Mateo, no es de poca importancia, ántes lo es de mucha, la buena y sistemada organizacion de los departamentos arriba indicados.

El taller de este puerto, para el cual se construye en la actualidad un edificio adecuado, prestará los mejores servicios, no sólo en la empresa para que se destina, sino en las obras y reparaciones que requieran los vapores y naves de la Nacion.

Los plausibles adelantos realizados en las obras del Ferrocarril del Pacífico, que refleja el informe que voy completando, despues de los más notorios y más generalmente copocidos del Ferrocarril del Atlántico, de cuya pronta terminacion hasta el Rio-Sucio, que serpentea por el fértil y extenso valle de Santa-Clara, á los piés del empinado y temido volcan Irazú; despues de esos hechos, al alcance del que quiera verlos y tocarlos, ya no es dable dudar de que el Ferrocarril interoceánico de Costa-Rica ha dejado de ser una paradoja, un engaño; y que aquella juzgada imposible empresa, se realiza dentro de la esfera de lo hacedero, con los recursos y elementos del país.

Fué proyectada, y se dijo: imposible; se inauguró, y se dijo: es un engaño; se inició, y se dijo: qué farzarse construyó la cadena férrea que une las cuatro principales Provincias de la República en la Division Central, y se exclamó: muy bueno y cómodo es esto; pero de aquí no pasará: pasó no obstante, dando lugar á que se levantara una nueva y bonita Ciudad en el puerto de Limón, y se dijo: es cierto, pero esa poblacion no subsistirá, no tendrá camino que la ponga en contacto con las poblaciones del interior; el Ferrocarril no se hará, los recursos del país no alcanzan, el Gobierno no los tiene, está en banca-rotá.

Todo esto ha pasado, todo esto se ha dicho, y en concepto de los pesimistas la empresa debía claudicar, dejando al país empobrecido y adeudado.

Gózase y se está en disposicion de no perder las comodidades y ventajas adquiridas, mediante la construcción del Ferrocarril Central; pero los adelantos y progresos en las Divisiones Atlántica y del Pacífico, constituyen una sorpresa más, un desideratum, que obligará á continuar aceptando los irrecusables hechos del evidente avance de las obras en la vía del Ferrocarril interoceánico.

Cuántas sumas se han invertido y se invierten; y esas sumas, ese dinero se han pagado y se pagan, transformándose en las reproductoras obras ya ejecutadas en las tres divisiones del Ferrocarril que se llamará interoceánico.

Cuarenta y cinco ó cuarenta y seis millas que recorren las locomotoras en la Division Atlántica: veintiocho ó treinta en la Central, y diez y media en la del Pacífico: once locomotoras, un considerable número de carros de pasajeros y de carga: talleres bien provistos, entre los que son de primer orden el de la Capital y puerto de Limón: hermosas y cómodas casas de Estacion; y un gran acopio de diversos materiales para la construcción y conservación de las obras, todo esto se traduce por hechos que hablan; por hechos que formulan no sólo un

verdadero y positivo progreso en la empresa del Ferrocarril, sino un evidente adelanto en el desarrollo de las fuerzas y más positivos intereses del país.

Congratulémonos por tan halagüeños resultados, y tengamos fé en el róspero y marcado destino de los que, cumpliendo la ley del trabajo, tienen derecho para prometerse y esperar un feliz porvenir.

Al poner término á este informe, ea que á grandes rasgos he procurado dar una idea aproximada del estado y progreso de las obras del Ferrocarril, cábeme la honrosa satisfacion de repetirme de U. S. H., atento y obsecuente servidor.

S. GONZÁLEZ.

Honorable Señor Ministro de Obras Públicas.
San José.

Puntarenas, Marzo 15 de 1880.

Señor:

Segun comision que se me ha confiado, tengo el honor de informar á U. S. H. que en la tarde de ayer quedó abierto al público el tránsito del puente y estacada de la Barranca.

A las dos, por disposicion del Señor Superintendente salió el tren de este Puerto con direccion á aquel punto.—Al efecto se habian hecho las invitaciones correspondientes á todas las autoridades, individuos del comercio en general, Señoras y caballeros particulares de lo más decente del país, que asistieron acompañados de la Banda militar que amenizó el acto.

Nuestra llegada y paso del puente y estacada, fué feliz en medio de los más entusiastas vítores y aplausos.—Réstame añadir á U. S. H. sobre este particular, que la tarde de ayer vivirá siempre en los corazones de todo buen costaricense, porque es sin duda alguna de un acontecimiento memorable para toda la República.

El Excmo. Señor General Don Tomas Guardia, digno Presidente, viniendo todos los inconvenientes, tiene hoy el honor y la satisfacion de contemplar realizado uno de sus proyectos más grandiosos.

Mañana quedarán terminados los seis carros de plataforma que se estaban arreglando.

El "Nicoya" y la "Herradura" han entrado en el Puerto, trayendo á su bordo varios bultos para el Ferrocarril y entre ellos las dos grandes Estaciones de Puntarenas y Esparta.

Hoy se ha dado principio á la segunda estacada.—Esta, aunque más corta, no por eso deja de ser una obra importante por su elevacion.

Con el mayor respeto, aprovecho la ocasion de suscribirme de U. S. H.

Atento y obsecuente Servidor.

El Contador,

LUIS HERNANDEZ.

SECRETARIA DE JUSTICIA,

Nº 187.

Palacio Nacional.—San José, Marzo veinte de mil ochocientos ochenta.

Visto con los atestados adjuntos y de conformidad con el informe vertido por la Suprema Corte de Justicia, REHABILITASE á Pedro Vargas y Rojas, vecino de Grecia, en los derechos de ciudadano; de que ha estado privado por imposicion de una pena corporal, que ha compurgado ya, en la misma villa de Grecia.

Rubricado por S. E. el General Presidente,

CASTRO.

Continuacion del Dictámen de la Suprema Corte de Justicia.

LIBRO PRIMERO.

Disposiciones generales sobre los delitos, responsabilidad de las personas, y penas.

Título I.

De los delitos y de las circunstancias que eximen de responsabilidad criminal, la atenuan ó la agravan.

CAPITULO I.

De los delitos.

1.—El artículo 1º del Proyecto tomado del Código Penal de Bélgica, que dice:

"Es crimen, delito ó falta, toda accion ú omision voluntaria penada por la ley," se ha sustituido con el artículo 1º del Código de Chile, en estos términos:

"Es delito toda accion ú omision voluntaria penada por la ley."

Las razones que han servido de fundamento á la Corte son las siguientes:

1ª.—Que adoptándose en la mayor parte como se hace en el Proyecto el Código Penal de Chile, es conveniente, para que haya unidad en el plan y armonía en sus disposiciones, que no se introduzcan variaciones en los principios sobre que descansa, sin que medien motivos poderosos que las justifiquen.

2ª.—Que en la acepcion absoluta de la palabra *delito*, se comprenden todas las infracciones de la ley penal; bien sean aquellas que por su inmoralidad y consecuencias se castigan con las penas más graves; bien aquellas otras que, aunque tambien inmorales y perjudiciales, no tienen consecuencias como las primeras; ó bien las que, por los escasos perjuicios que ocasionan y por ser las más veces resultado de la negligencia ó de la imprudencia, tienen señaladas una leve penalidad. [1] Así, estando el crimen y la falta dentro de la esfera del delito, en la definicion de éste caben aquellos, con la ventaja en el uso de una palabra genérica de tener el artículo más claridad y concision, condiciones de todo texto de ley.

2.—A la definicion del delito deben seguir dos párrafos que son los artículos 3º y 4º del Proyecto, y que no hay razon por qué formen artículos separados.—Hablando el artículo 1º de "acciones u omisiones penadas por la ley," establece el párrafo 1º la presuncion de que "se reputan siempre voluntarias á no ser que conste lo contrario." El legislador no debe dejar tan importante punto á la discrecion y arbitrio de los jueces, sino establecer el principio que desenvuelve el artículo 13, fijando uno por uno todos los casos que eximen de responsabilidad.

Como pudiera suceder que en la infraccion de la ley penal, el mal del delito recayera sobre persona distinta de aquella á quien se proponía ofender el delincuente, y pretendiera alegando y probando esta circunstancia, que le faltó la vo-

luntad, necesaria para que haya delito, por cuanto la consecuencia de éste era estraña á su intencion, el párrafo segundo le hace tambien responsable; porque como dicen unos eminentes juriconsultos, "si bien se ha frustrado el fin principal que se propuso, existen la intencion criminal, el acto infringiendo la ley, el daño causado, el mal ejemplo y la alarma ocasionada á la sociedad, y justo y conveniente es que sufra la pena." [1]

Con lo expuesto se demuestra el enlace é íntima relacion del artículo 1º que define el *delito* con los párrafos que forman los artículos 3º y 4º del Proyecto, los cuales son explicacion de la palabra *voluntad* contenida en la definicion: voluntad que se presume en el primer caso, salvo la prueba en contrario; y que existe en el segundo, si bien se toma en consideracion para la penalidad del delincuente las circunstancias que, siéndole desconocidas, atenuan su responsabilidad y no las que la agravan.—Tales son por otra parte, los principios de los expositores de derecho penal sobre el particular y los comentaristas del Código español.

En consecuencia opina la Corte que los artículos 3º y 4º del Proyecto sean párrafos primero y segundo, respectivamente, del artículo 1º, como están en los Códigos chileno y español, quedando redactado en los términos siguientes:

"Art. 1º.—Es delito toda accion ú omision voluntaria penada por la ley.

"Las acciones ú omisiones penadas por la ley se reputan siempre voluntarias, á no ser que conste lo contrario.

"El que cometiére delito será responsable de él, é incurrirá en la pena que la ley señale, aunque el mal recaiga sobre persona distinta de aquella á quien se proponía ofender. En tal caso no se tomarán en consideracion las circunstancias no conocidas por el delincuente, que agravarian su responsabilidad; pero si aquellas que la atenuan."

3.—En la accion ú omision penada por la ley puede obrarse ó con voluntad, esto es, con dolo ó malicia y entónces importa un delito, ó sólo con culpa y constituye un cuasi delito.—Definido aquel en el artículo 1º exige el método que se explique este en el siguiente; y por lo mismo el artículo 5º opina la Corte que sea 2º

4.—El artículo 2º del Proyecto tomado del Código Penal de Bélgica, dice:

"Cuando la infraccion es castigada por la ley con pena afflictiva, se llama crimen: cuando con pena correccional, delito; y cuando con pena leve, falta.

Sin embargo, cuando la palabra *delito* se toma en sentido lato, entónces es genérica y comprende el crimen, el delito y la falta.

"Igual extension tiene la palabra delincuente y otras análogas." Este artículo se ha sustituido

(1) Azentia, Ley Penal. Caravantes, Derecho Penal.

(1) La Serna y Montalban,

con el 3º del Código Penal de Chile, así:

"Los delitos, atendida su gravedad, se dividen en crímenes, simples delitos y faltas, y se califican de tales según la pena que les está asignada en la escala general del artículo 21" que es el 30 del Proyecto.

Aunque por los términos en que está concebida la primera parte del artículo 2º no se sabe desde luego cuáles son penas aflictivas, correccionales y leves, si se expresan más adelante en el 30.

Como no todos los países han tenido ni tienen las mismas penas suavizándose á medida que avanza la civilización y se mejoran las costumbres, es de su comparación que puede el legislador considerar unas graves, otras menos graves y otras leves, para aplicar las primeras al crimen, las segundas al simple delito y las últimas á la falta, á fin de que haya una escala gradual de ellas, proporcionada entre sí y con los delitos que castiga; principio que establece el artículo que propone la Corte.

La denominación de crimen, delito y falta adoptada en la mayor parte de los Códigos modernos, tiene en mira determinar por sí sola la competencia de los jueces que han de conocer en materia criminal. [1] Así sucede en Chile, en Francia en España y en otros países. (2)

Más en el código de Chile de donde se ha tomado el Proyecto, no son sinónimas las palabras "penas de crimen" y "penas aflictivas." Las primeras están señaladas con ese epígrafe en el artículo 21: las segundas son las mismas de crimen y además las de presidio, reclusión, confinamiento, extrañamiento y relegación menores en sus grados máximos, que lo son de simples delitos y que abrazan un lapso de tiempo de dos años, ocho meses y veintidós días á cuatro años. [3]

Y esa diferencia en sus efectos la reconoce el Proyecto.—Así las penas de delito que se acaban de mencionar, llevan consigo (art. 45) la de inhabilitación absoluta perpetua para derechos políticos, que produce la privación de honores, cargos, empleos y oficios públicos de que estuviere en posesión el penado, aun cuando sean de elección popular: la privación de todos los derechos políticos, activos y pasivos y la incapacidad perpetua para obtenerlos: la pérdida de todo derecho para obtener jubilación ú otra pensión por los empleos servidos con anterioridad, etc., artículo 54; mientras que las demás penas de simples delitos se limitan á la suspensión de cargo ú oficio público durante el tiempo de la condena, artículo 46.—Bajo este sistema están arregladas las penas

(1) La Serna y Montalban.

(2) Ley provisional sobre organización del poder judicial de España, de 15 de Setiembre de 1870, número 1, artículo 21, número 3 artículo 274, número 2 artículo 276.

(3) Véase artículo 72 del Proyecto que es el 37 del Código Penal de Chile. Dice: "Para los efectos legales se reputan aflictivas todas las de crímenes y respecto de las de simples delitos, las de presidio, reclusión, extrañamiento y confinamiento, menores en sus grados máximos."

y no podría introducirse la innovación que introduce el artículo 2º de llamar aflictivas tan sólo á las de crimen, sin perder la armonía que deben guardar entre sí las disposiciones del Código.

Por otra parte, examinando la cuestión bajo un punto de vista más elevado, puede decirse, que si las penas de simples delitos en sus grados máximos, arriba expresadas, llevan consigo la de inhabilitación absoluta perpetua para derechos políticos, esa consecuencia es un padecimiento grave, que en las legislaciones modernas se estima como pena aflictiva y que en el mismo Proyecto se considera tal, enumerándose entre ellas, artículo 30.—Y no podía menos de ser así, porque la naturaleza de la pena no cambia con el nombre.

Desde luego se comprende que si la pena accesoria, cual lo es la inhabilitación en el caso de que se trata, la reputa aflictiva el mismo Proyecto, tiene que serlo la principal, porque de otro modo envolvería el contraprimario de que las consecuencias legales de una pena accesoria, son de distinta naturaleza, de más gravedad y trascendencia que la principal; y que ésta estaría subordinada á aquella.

Tampoco aceptó el legislador chileno, como no lo acepta la Corte el calificativo de correccionales aplicado á las penas de simples delitos, ya porque basta el de menos graves, que de un modo tan claro y sencillo expresa la idea; ya porque todas las que no privan de la vida deben tender en cuanto sea posible á la reforma del culpable que es uno de los objetos de la pena, y por lo mismo en sentido filosófico puede decirse que tanto las de crimen como las de delito son correccionales; ya, en fin, porque esta palabra se ha aplicado en nuestro lenguaje forense, para expresar el castigo de las faltas ó como medida disciplinaria.—Por eso los artículos 1246 y 1247 del Código de Procedimientos, disponen: que en las quejas contra los Jueces de 1ª Instancia y Alcaldes, se les puede *corregir*, reprender etc. y el 54 de la ley adicional, que aun sin precedente queja pueden obrar las Salas en la aplicación de tales *medidas correccionales* cuando tuvieren conocimiento de faltas cometidas por algun Juez subalterno. También emplea este lenguaje el Proyecto en el artículo 29 cuando dice "que no se reputan penas las multas y demás *correcciones* que los superiores impongan á sus subordinados ó administrados, en uso de su jurisdicción disciplinal ó atribuciones gubernativas."

El párrafo 1º del artículo 2º del Proyecto, se ha tomado ya en consideración al aceptar la definición que el Código Chileno hace del delito, comprendiendo en ella el crimen y la falta.

5.—El artículo 11 del Proyecto opina la Corte que sea párrafo 4º del artículo 10.—En efecto, éste trata de la conspiración y proposición para cometer un crimen ó delito que sólo son punibles en los casos en que la ley las pena especial-

mente. El párrafo 2º explica cuándo existe la *conspiración*; el tercero cuándo se verifica la *proposición*; y el cuarto exime de toda pena por la conspiración ó proposición cuando se desiste de la ejecución del delito, ántes de principiar á ponerlo por obra y de iniciarse procedimiento judicial contra el culpable, cumpliendo además con la condición que allí se expresa. Están íntimamente enlazados, y por lo mismo, como en el Código de Chile y como en el de España de 1850, artículo 4º, deben formar un solo artículo.

(Continuará.)

SECRETARIA DE GUERRA Y MARINA

MOVIMIENTO MARITIMO.

Puerto de Puntarenas.

ENTRADAS Y SALIDAS.

Marzo 6.—El vapor correo "General Guardia," regresó del Bebedero hoy á las 6 a. m. Pasajeros: Nemecio Martínez, José Mº Gómez, Fermín García, Francisco Ulloa, Juan Bástos, Demetrio Soto, Rafael Rodríguez, Ramon López, Petronila Baez, Matilda Vallejo, Ursulina Gómez, José Dolores García. Carga: 160 libras.

Marzo 6.—El vapor N. A. "Honduras," de 1,800 toneladas, 57 hombres de tripulación, 12 días de navegación, al mando de su capitán Dexter, procedente de los E.E. de C. A., ancló hoy á las 11 a. m. Pasajeros: Petra Paz y niña, E. Alvarado, A. Madriz y niño, L. F. Aguilar, B. Brunard, Guadalupe Ponce, S. Guardian, G. Molina. Carga: 601 bultos varios y 2 paquetes dinero con \$ 1,200. Consignado á E. Rohrmoser y Cº

Marzo 8.—El vapor correo "General Cañas," zarpó para el Tendal, hoy á las 5 a. m. Pasajeros: Julian Segura, Encarnación Moreno, Marcos Seballes, María Casimiro, Francisco Madriz, José María Sanchez. Carga: 282 libras.

Marzo 8.—Hoy á las 10¼ a. m. ancló procedente de Sona, Colombia, el Pailebot Colombiano "San Pablo," del porte de 14 toneladas, 7 hombres de tripulación, 14 días de navegación y al mando de su capitán V. Martinelli.—Carga: 22 novillos, 21 cerdos y 66 bultos frutos menores. Consignado á su capitán.

Marzo 8.—Hoy á las 11 a. m. ancló el Pailebot "Ladron," procedente de Remedios [Chiriquí] del porte de 15 toneladas, 4 hombres de tripulación, 15 días de navegación y al mando de su capitán J. C. Arocemena. Pasajeros: Tomasa Préndas, Elisa Contréras, y Tomasa Contréras. Carga: 75 bultos frutos menores.

Marzo 8.—A la 1¼ p. m. ancló el bongo colombiano "La Esperanza" procedente de David, del porte de 6 toneladas, 2 tripulantes, 13 días de navegación y al mando de su patrón J. Bernal. Pasajeros: Manuel García y J. Roger. Carga: 16 bultos pescado y carne salada.—Consignado á E. Peña.

Marzo 9.—El vapor correo "General Cañas," regresó del Tendal, ayer á las 11 y 30 p. m., pasajeros: Salvador y Ramona Bonilla, Feliciano Ortega, Emilio Márquez, Blasa Sequeira, María Leal, Gregorio Ruiz, Casimiro Ortega, Norberto Ortega, Teodoro Ortega, Basilio Mata-Rita.—Carga, 400 libras.

Marzo 9.—Ayer á las 4 p. m., zarpó el vapor "N. A. Honduras," con destino á Panamá, del porte de 1,800 toneladas y al mando de su Capitán Dexter, pasajero: Pedro Quesada.—Carga 2,420 sacos café.—Despachado por E. Rohrmoser y Cº

Marzo 9.—Ayer á las 3 p. m., zarpó el vapor "N. A. City of Panama," con destino á S. Francisco de California é intermedios, del porte de 1,430 toneladas y al mando de su Capitán Connolly, pasajeros: José Villalobos, Félix León, Jesus Montero y Cayetano Casares.—Carga, 4,561 sacos café.—Despachado por E. Rohrmoser y Cº

Marzo 9.—El vapor correo "General Guardia," zarpó para el Bebedero hoy á las 9 a. m., Pasajeros: General Don Próspero Fernández, Rafael Baeza, Salvador Gurdian, Octaviano Canton, Rafael Cordero, Petronila Baez, María Baltodano, Nemecio Martínez, Pedro Morales, José María Gómez, Francisca Ulloa, Ursulina Gómez y de carga, 1,702 libras.

Marzo 9.—Hoy á las 6¼ p. m. ancló el Pailebot Colombiano "Ricaute," procedente de Horconitos [Colombia] del porte de 14 toneladas, 4 hombres de tripulación, 10 días de navegación y al mando de su capitán P. Alvarado. Pasajeros: Agustín Jované, Manuel Quesada, Maximino Carrizo, Julian García, Juan Santa María, José Gutiérrez, Agustín Castillo y José C. Jované.—Carga: 25 novillos, un caballo y 146 bultos carne salada. Consignado á Agustín Jované.

Marzo 10.—El vapor "General Guardia," regresó del Bebedero hoy á las 9¼ a. m. Pasajeros: Filadelfo Soto, Teodoro L. de Soto, Perfecta Rosa Gamboa, Tomasa Mora, Nicolas Benavides, José Mº Sandoval, Rafael Rudecinda, Marcelino González y Bernardina Sánchez. Carga 550 libras.

Marzo 11.—Hoy á las 11¼ a. m. se hizo á la vela el pailebot N. A. *Mary Swanw* con destino á San Francisco de California, del porte de 143 toneladas, 7 hombres de tripulación y al mando de su Capitán Jacobson. Carga: 2,830 sacos café.—Despachado por F. Esquivel & Cº

Marzo 11.—Hoy á las 6¼ p. m. ancló, procedente de David, el pailebot Nacional *Liberia*, del porte de 74 toneladas, 13 hombres de tripulación, 26 días de navegación y al mando de su Capitán M. Lasso.—Pasajeros: Marcos Sotomayor, Carmen Arauz, Manueta Jurado y Luis Jesonera.—Carga: 18 novillos, 53 bultos carne salada, 6 Bf sebo y 2,000 puros.—Consignado á su Capitán.

Marzo 12.—El vapor correo *General Guardia* zarpó para el Bebedero hoy á las 9 a. m.—Pasajeros: Leandro Rojas, Julio Piza, Nicolas Benavides, Juan Rafael Mora, Wenceslao Céspedes, Manuel V. Jiménez, José Manuel Jiménez, Nicolas Jiménez, Francisco Jiménez, Elisa Jiménez, Carlos Sancho, Felicitas Sancho, Lisímaco Camaño, Gregorio Zumbado, Juan Carbajal, Fernando Sandilla y Leonidas Ramírez.—Carga: 2,529 libras.

Marzo 12.—Hoy á las once a. m. zarpó la Barca francesa "J. B. D." con destino á la Libertad [S. Salvador], del porte de 397 toneladas, 16 hombres de tripulación y al mando de su capitán Legrand. Carga en tránsito.—Despachado por E. Rohrmoser & Cº

Marzo 12.—Hoy á la 1 p. m. ancló el Pailebot colombiano "San José" procedente de David, del porte de 31 tone-

ladas, 5 hombres de tripulacion, 27 dias de navegacion y al mando de su Capitan M. de la Lastra. Pasajeros: Domingo Diaz, Bernabela Jurado, Lorenzo Jurado y Demétrio Jurado.—Carga: 15 novillos, 5½ bultos carne salada y 1,100 cocos.—Consignado a su Capitan.

Marzo 13.—Hoy a las 5½ p. m. ancló la barca francesa *Casimir Lequellec*, procedente de Valparaiso (Chile), del porte de 502 toneladas, 13 individuos de tripulacion, 52 dias de navegacion y al mando de su Capitan Martin.—Carga: 769 bultos varios, consignada a E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 14.—Hoy a las 6½ a. m. fondeó el vapor N. A. *South Carolina*, procedente de Panamá, del porte de 2,099 toneladas, 67 hombres de tripulacion, 3 dias de navegacion y al mando de su Capitan Witte.—Pasajeros: Juan Honchar, Ching Sahtatin, Manuel Rico, Santiago Crosa, Pedro Saboset, A. Honchel, Bautista Rosasa, E. de la Guardia, Virgilio Graú y G. Nanne.—Carga: 1,943 bultos, de ellos son 178 toneladas para el Ferrocarril de C.-R. y dos cajas con \$ 2,000.—Consignado a E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 14.—Ayer regresó del Bebedero a las 1 p. m., el vapor correo *General Guardia*.—Pasajeros: Francisco Jiménez, Lisimaco Camaño, Octaviano Pérez, Manuel V. y J. Manuel Jiménez, Nicolas Jiménez, Elisa J. de Sanchez, Carlos y Felicitá Saneho, Wenceslao Céspedes, Julian Arrieta, Josefa Chavarría, Aurelia Pablo, Vicente y Antonio Bústos.—Carga: 200 libras.

Marzo 15.—Ayer a las 3 p. m. ancló la fragata inglesa *Herradura*, procedente de Londres, del porte de 618 toneladas, 18 hombres de tripulacion, 99 dias de navegacion y al mando de su Capitan Devenpot.—Carga: 1,320 bultos varios, de ellos 31 para el Ferrocarril, y 597 toneladas de carbon para el S. G.—Consignada a E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 15.—Ayer a las 3½ p. m. ancló la fragata inglesa *Nicoya*, procedente de Londres, del porte de 593 toneladas, 19 hombres de tripulacion, 120 dias de navegacion y al mando de su Capitan H. Sampson.—Carga: 6,927 bultos varios, de ellos 1,699 para el Ferrocarril, y 200 toneladas carbon para el S. G.—Consignada a E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 15.—Hoy a las 3 p. m. ancló el vapor N. A. "Salvador" procedente de Acapulco e intermedios y al mando de su Capitan Pitts. Pasajeros: Daniel Subia, Mister Leoy, U. Guevara, D. Guzman, R. Peral, Maria López y F. Liquezano. Carga: 259 bultos varios, consignado a E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 15.—Hoy a las 8 a. m. zarpó el pailebot Nacional "Liberia" con destino a la Isla del Coco y al mando de su Capitan Lasso. Carga: víveres para la Guarnicion que está en aquella Isla.

Marzo 15.—Hoy a las 5 a. m. zarpó el pailebot colombiano *Ricarte* con destino a David, del porte de 14 toneladas, 4 hombres de tripulacion y al mando de su Capitan P. Alvarado.—Pasajeros: Manuel Quesada y tres trabajadores.—Carga: 10 sacos café y 10 sacos arroz; despachado por N. Peña.

Marzo 15.—Hoy a las 5½ a. m. zarpó la barca francesa *Frefet Paul Feart*, con destino a Corinto (Nicaragua), del porte de 410 toneladas, 14 hombres de tripulacion y al mando de su Capitan Bernard.—Carga en tránsito.—Despachada por E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 15.—El vapor correo *General Cañas* zarpó para el tendal ayer a las 12 m.—Pasajeros: Jerónimo Jaen, Gregorio Ruiz, Mercedes Marchena y José Mayorga.

Marzo 16.—El vapor correo *General Cañas* regresó del Tendal ayer a las 2

p. m.—Pasajeros: Teófilo D. Hiriarte, Rafaela Aczyedo, Sinécia Zúñiga, José Gutiérrez, Ramona Cámpo, Jerónimo Rodríguez, Víctor Bonilla, Pedro Arnaez, Venancio Morales, Bernardo Ramos, Márcos Sevalle, María Casimira, Jacinto Salinas, Abraham Fonseca, Francisco Mata-Rita, Matías Morales, Julian Segura, Francisco Madriz y Silvestre Hernández.—Carga: 50 libras.

Marzo 16.—A las 8½ a. m. ancló la fragata de guerra N. A. *Pensacola*, procedente de Panamá, 404 hombres de tripulacion, 24 cañones y a las órdenes del Señor Almirante Crp Rodgers.

Nuestro Pabellon fué saludado por este buque, habiéndosele correspondido al saludo, obsequiando al Señor Almirante con un refresco.

Marzo 16.—El vapor correo *General Guardia* zarpó para el Bebedero hoy a las 12 m.—Pasajeros: Baltasar Leal, Luciano Castillo, Leonzo Castillo, Matilde Vallejo y Santiago Sánchez.—Carga: 3,395 libras.

Marzo 16.—A las 3 p. m. zarpó el vapor N. A. "South Carolina" con destino a los puertos de C. A. y al mando de su Capitan Witte. Pasajeros: Gregorio y Santiago Tréjos, Rosendo Sabat, Yanuario Bástos, Jorge Soto y J. H. Hughes. Carga: 120 novillos y una caja mercaderías; despachado por E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 17.—Hoy a las 5 a. m. zarpó el Pailebot colombiano "Ladron" con destino a David, del porte de 15 toneladas, 4 hombres de tripulacion, y al mando de su Capitan J. C. Arozemena. Pasajeros: Emilio Muñoz, Señora y 7 niños, Eujenio Belaval, Manuel Pérez y Juana Sabrazo. Carga: 6 sacos café, 10 sacos sal y 31 sacos arroz. Despachado por N. Peña.

Marzo 17.—Hoy a las 7 a. m. zarpó la fragata de guerra N. A. "Pensacola," con destino a los puertos de C. A. y al mando del Almirante Crp. Rodgers.

Marzo 17.—Hoy a las 7 a. m. se hizo a la vela el Pailebot colombiano "San José," con destino a David, del porte de 19 toneladas, 5 hombres de tripulacion; y al mando de su Capitan M. de la Lastra. Sin pasajeros ni carga. Despachado por su Capitan.

Marzo 17.—Hoy a las 5½ a. m. zarpó el Pailebot colombiano "San Pablo" con destino a David, del porte de 14 toneladas, 7 hombres de tripulacion, y al mando de su Capitan V. Martinelli. Sin pasajeros ni carga. Despachado por su Capitan.

Marzo 17.—El vapor correo "General Guardia" regresó del Bebedero hoy a las 4 p. m. Pasajeros: Salvador Rivas, Rafael Alfaro, Atiliano Varela, Jerónimo Armendáres, José Cámpo, Genaro Recio, Francisco Velásquez, María Morales, Francisca Morales, Tomasa Florés y María Marroquín. Carga: 100 libras.

Marzo 17.—Hoy a las 4 p. m. zarpó el vapor N. A. "Salvador," con destino a Panamá, y al mando de su Capitan Pitts. Pasajeros: Señora de Lindo, hijo y criada, Antoni Pruna, Carlos Gallardo, Santiago Moris, Michel Moré, James Reganye, M. Mannis.—Carga: 6,378 sacos café y dos cajas mercaderías. Despachado por E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 17.—Hoy a las 1 p. m. ancló el vapor N. A. "Willmington" procedente de los puertos de C. A. del porte de 941 toneladas, 39 hombres de tripulacion, 8 dias de navegacion, y al mando de su Capitan Coy. Sin pasajeros. Carga: 71 bultos varios; consignado a E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 18.—Hoy a las 4 p. m. zarpó el vapor N. A. "Willmington," con destino a Panamá, y al mando de su Capitan Coy; sin pasajeros ni carga; despachado por E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 19.—El vapor correo "General Guardia," zarpó para el Bebedero hoy a las 2 p. m. Pasajeros: Diego Torrealba, Genaro Recio, Feliciano Liguiano, Agustín Obando, Salvador Rivas; carga: 1,091 libras.

Marzo 20.—Hoy a las 7 a. m. zarpó la barca francesa "Casimir Lequellec," con destino a La Union (Lequero), del porte de 502 toneladas, 13 hombres de tripulacion, y al mando de su Capitan Martin. Carga en tránsito; despachado por E. Rohrmöser & C^o.

Marzo 21.—Hoy a las 11 a. m., zarpó el pailebot N. A. "W. J. March," con destino a San Francisco de California, del porte de 95 toneladas, 7 hombres de tripulacion, y al mando de su Capitan C. M. Reed.—Carga: 1,690 sacos café y 15 bultos mercaderías.—Despachado por F. Esquivel y Compañía.

Marzo 21.—El vapor correo "General Guardia," regresó del Bebedero, ayer a las 4 p. m., pasajeros: Guadalupe Solis, Ancipo Hernández, Carmen Alvarado, Ramon Bonilla, Márcos Aleman y Gregorio Oruño; de carga 300 libras.

Marzo 22.—El vapor correo "General Cañas," zarpó hoy a las 4 a. m., para el Tendal, llevando de pasajeros: Catarina Morales, Agapito Rosales, Julian Quiros, José González, Rafaela Salas, Telésforo Bonilla, Filiberto Rosales, Magdalena Rosales, Constancia Gutiérrez, Jesus Salas, Salvador Bonilla, Ramon Bonilla, Isidro Balladéres, Avelino Salas, José Rodríguez, Pablo Brionz, Teresa Nicolas, Pedro González, Mercedes Villalta, Andres Rodríguez, José Altamirando, Clotilde Briçño, Elena Rosales y Francisco Rosales.—Carga: 959 libras.

Puerto de Limón.

ENTRADAS Y SALIDAS.

Marzo 4.—La goleta Norte-americana "Laura A. Nebb," fondeó en este puerto, a las once a. m. de hoy, procedente de Cor Island, al mando y consignacion de su Capitan George Fitzgerald, en buen estado de sanidad, del porte de 103 toneladas, 3 tripulantes, dos dias de mar; trayendo un pasajero de cubierta y carga general en tránsito.

La misma goleta se hizo a la vela a las 6 p. m., del dia 6 del citado mes, con destino a Bocas del Toro, llevando la tripulacion y carga que trajo, y despachada por su respectivo Capitan.

Marzo 4.—La goleta colombiana "Melquiades," fondeó en este puerto a las dos p. m. de hoy, procedente de Bocas del Toro, al mando de su Capitan Sr. Richard, en buen estado de sanidad; del porte de 25 toneladas, 4 tripulantes, 4 dias de mar, trayendo diez reses, y a la consignacion del Señor Pedro P. Pardo.

La misma goleta se hizo a la vela a las 6 p. m. del siguiente dia, con destino a Bocas del Toro, llevando la tripulacion que trajo, lastre y despachada por el referido Señor Pardo.

Marzo 6.—El vapor ingles "Derwent," procedente de San Juan del Norte, ancló en este puerto a las doce de este dia, al mando de su Capitan Señor Waus Lip, en buen estado de sanidad, trayendo 57 tripulantes, mercaderías en tránsito, y a la consignacion del Señor J. F. Reeve.

El anterior vapor zarpó a las cinco p. m. del mismo dia, con destino a Colon, llevando de pasajeros a los Señores Manuel Socárras, John Wilson, Francisco de la Osa y Señora y 14 de cubierta; y de carga 26 bultos hule, y despachado por el referido Señor Reeve.

Marzo 7.—La goleta alemana "Rifle," procedente de San Juan del Norte, fondeó en este puerto a las 8 a. m. de hoy, al mando de su Capitan Señor Pérez, en buen estado de sanidad, tra-

yendo cuatro pasajeros de cubierta, y consignada al Señor Cirilo Réyes.

Marzo 11.—El vapor ingles "Pará," procedente de Colon, ancló en este puerto a las 11 a. m. de hoy, al mando de su Capitan Señor Moir, en buen estado de sanidad, con 108 tripulantes, 1 dia de mar; trayendo de pasajeros a los Señores Aguilera y Señora, Barros Rosabal, J. Mills, W. Mills, Señorita Tejano, Señora Mathy, Ossa, Cervera y 42 de cubierta; y de carga 555 bultos mercaderías generales, a la consignacion del Señor J. F. Reeve.

El mismo vapor zarpó a las 4 p. m. del citado dia, con destino a San Juan del Norte, al mando de su respectivo Capitan, llevando la tripulacion que trajo, y carga de tránsito; y despachado por el referido Señor Juan F. Reeve.

Marzo 11.—La balandra alemana "Rifle," se hizo a la vela a las 11 a. m. de hoy, al mando de su Capitan Señor Pérez, con destino a San Juan del Norte; llevando 6 pasajeros de cubierta, 2 tripulantes, y despachada por el Señor C. Reyes.

Marzo 11.—La goleta inglesa "Ade-laida," procedente de Jamaica, fondeó en este puerto a las 11½ a. m. de hoy, en buen estado de sanidad, al mando de su Capitan Señor Julian Garbien, con 6 tripulantes, 4 dias de mar, trayendo 95 operarios para el Ferrocarril, 5 bultos mercaderías, y a la consignacion del Señor Minor C. Keith.

Marzo 16.—La goleta inglesa "Ade-laida," se hizo a la vela, con destino a Jamaica, a las 4 p. m. de hoy, al mando de su Capitan Garbien, de 96 toneladas, llevando la tripulacion que trajo, en lastre y despachada por el Señor Minor C. Keith.

Marzo 17.—El vapor ingles "Pará," procedente de San Juan del Norte, ancló en este puerto, a las 9 a. m. de hoy, en buen estado de sanidad, al mando de su Capitan Señor Moir, trayendo 108 tripulantes, carga general de tránsito y a la consignacion del Señor Juan F. Reeve.

El mismo vapor zarpó a las 4 p. m. del mismo dia, con destino a Colon, al mando de su respectivo Capitan, llevando de pasajeros a los Señores W. Filz Geral, Ernst Lievers, Señor Brealey y el Señor Almond. Despachado por el referido Señor Reeve.

EDITORIAL

[Nº 618.]

Canal interoceánico en América.

El gran proyecto de abrir un canal a través del Continente Americano, de vivísimo y trascendental interes para el mundo, no sólo preocupa en la actualidad a los grandes empresarios y capitalistas, a los hombres de ciencia y al comercio universal, sino tambien a algunos gobiernos, particularmente al de los EE. UU. de América.

Con este motivo el Gabinete de Washington y el Congreso americano, se ocupan de tan importantísimo asunto; y aunque no tenemos conocimiento de que se hayan adoptado resoluciones definitivas a este respecto, se sabe que el Congreso ha nombrado una Comision para que estudie los diferentes proyectos conocidos hasta hoy, y presente el resultado de estos estudios a los Honorables Comitentes.

Parece que como una consecuencia de esta medida, algunos buques de la marina de aquella

República, están encargados de visitar los puertos y puntos de la costa del Atlántico y Pacífico, cuyo reconocimiento sea conducente á la verificación de los estudios indicados. Así es que se explica el telegrama dirigido ayer al Excmo. Señor General Presidente por el Administrador de Correos de Puntarenas, que textualmente copiamos.

Puntarenas, 10 de Marzo de 1880.
Al Excmo. Sr. Gral. Presidente de la República.

Por correo de Golfo Dulce. Llegado anoche, se sabe que el vapor de guerra Norte-americano "Adams," está anclado allí, explorando sobre el Canal interoceánico.

EL ADMOR. DE CORREOS.

De estas exploraciones surge, en nuestro concepto, una nueva vía, cuyos extremos vendrán á ser la bahía de Bocas del Toro, y Golfo Dulce.

Hace como 25 años se organizó en Filadelfia, una compañía empresaria, que contaba con el favor del muy conocido capitalista M. Vanderbilt, con el objeto de explorar la vía expresada y construir un ferrocarril interoceánico; en consecuencia llegaron á hacerse exploraciones y serios estudios con el fin propuesto, y fueron publicados dichos estudios con los planos y mapas de la obra proyectada, en los cuales, se demostraba no sólo la practicabilidad de este trabajo, sino las buenas condiciones topográficas y demás circunstancias favorables que facilitaban la construcción del ferrocarril. Este proyecto, tenemos entendido que no tuvo su realización por razones y motivos que no se referían á la practicabilidad de la obra.

No dudamos que estos datos recogidos entónces, sean motivo y estímulo para practicar nuevas exploraciones que puedan conducir á la elección de esta nueva ruta; la cual, no presentando dificultades insuperables en cuanto á la naturaleza y configuración del terreno, tendría las ventajas de contarse entre las líneas proyectadas más cortas; de atravesar extensas y feracísimas tierras, bajo cielos propicios, que pueden servir de asiento á opulentas ciudades; y de utilizar en sus extremos los dos magníficos puertos, superiores en todas sus condiciones, á los demás que llegarán á servir á cualquiera de las otras líneas conocidas, y sin rival en toda la extensa costa del Continente americano.

La adecuada configuración de Golfo Dulce, sus considerables dimensiones, sus aguas mansas y profundas, abrigadas contra los recios vientos y las impetuosas corrientes; como el extenso arco que presenta la bahía de Bocas del Toro, sostenido ó cerrado por una línea que á manera de cuerda, forman pequeñas islas que dan paso á las aguas, por canales ó bocas que permiten el tránsito de buques de gran cala, son entre otras las inmejorables condiciones que dan á aquellos puertos el merecido calificativo de magníficos, y á nues-

tras apreciaciones quitan toda sospecha de hiperbólicas.

Esperamos datos más precisos, concernientes á la comisión del "Adams," y de sus resultados, para ocuparnos con mayor conocimiento de este asunto, cuyo inmenso y universal interés comprende los intereses concretos de Costa-Rica.

Por lo que respecta al Gobierno costarricense, podemos asegurar que el alto Magistrado que actualmente lo preside, cuyo empeño mayor y más íntima satisfacción consisten en hacer concurrir todas las fuerzas vivas del país al desarrollo más aventajado de sus elementos de riqueza, de bienestar y de engrandecimiento; y cuyas opiniones y propósitos relativos á la gran empresa del canal interoceánico, son característicamente americanos, contribuirá en todo el alcance de su poder, al mayor acierto, al mayor bien y al más completo éxito de la más gigantesca obra del siglo XIX.

Si el Gobierno de la Union Americana ó alguna autorizada compañía de personas idóneas, tocasen á las puertas de la República, llamando en nombre de la civilización, nuestro Supremo Mandatario responderá á ese llamamiento con toda la efusión de su espíritu y abrirá de par en par las puertas que se toquen para dar amplia entrada á las nuevas corrientes del progreso, tan benéficas y tan necesarias para la vida de los pueblos, como la luz y el aire para la vida de los seres.

[Nº 622.]

Los hechos hablan.

Nada ennoblece tanto el debate público, nada más concluyente, ni más digno para los contendores que oponer los hechos en toda su evidencia contra el insulto, el sofisma y la calumnia.

Tal es la regla de conducta que nos hemos impuesto al ocuparnos de los asuntos que interesan á la Nación Costarricense y á su Gobierno y que han sido y son el objeto de censuras destituidas de la autoridad de la prueba y del juicio imparcial y abundantes frecuentemente en declamaciones que les dan el colorido de la pasión que las inspira ó revelan el error á que obedecen sus autores.

En cumplimiento de esta regla llamamos la atención pública á los hechos que pasamos á anotar, cuya importante significación creemos se halla al alcance de todas las inteligencias.

En el movimiento marítimo que se publica hoy en la sección correspondiente, se ve que han llegado al puerto de Puntarenas las dos fragatas inglesas "Nicoya y Heradura" y que traen ámbas para el Gobierno de Costa-Rica 1,730 bultos, materiales para el ferrocarril y 797 toneladas de carbon de piedra; y el vapor *South Carolina* con 178 toneladas material del puente de hierro de la Barranca, á las que agregando las que trasportó en Enero último el vapor *Costa-Rica* y doce piezas que faltan, corres-

pondientes al mismo puente, suman aproximativamente trescientas toneladas, lo que, por otra parte, da una idea de las proporciones del referido puente; haciendo, asimismo notar que en el mes de Enero citado la barca alemana *Yohanne* trajo 15.130 bultos destinados á la obra del Ferrocarril y la fragata *William Le Lacheur* 250 toneladas de rieles.

La carga de la fragata *Nicoya* para el Gobierno, la forman los materiales necesarios de las dos grandes casas de estación para Puntarenas y Esparta, de estructura á estilo europeo y cuyas dimensiones están calculadas para dar cabida á cuarenta carros en colocación conveniente.

Qué significan estos hechos?

Que el Gobierno de Costa-Rica contrae su acción con empeñado esfuerzo, á realizar la obra del Ferrocarril, que es la condición necesaria para el progreso del País.

Y que la Hacienda Nacional mediante su correcta dirección y administración, suministra todos los recursos que estos grandes gastos exigen, sin impedir la satisfacción puntual de los compromisos contraídos con el contratista de los trabajos de la Division del Atlántico; los que impone la obra del camino denominado de la Palma; y el servicio ordinario de la Administración pública. Es indudable; tales resultados no podrían obtenerse sin dinero, ó crédito que inspire firme confianza.

Tenemos, pues, fundamento para decir que la fuerza persuasiva de los hechos á que nos referimos, es la réplica más perentoria y digna que podemos dar á esas imputaciones lanzadas inconsideradamente, á todas esas sospechas maliciosas, á todos esos ataques, en fin, que desfigurando los hechos, falseando los propósitos y forjando inculpaciones, tienden á pervertir la opinión.

Y es tal el efecto que la fuerza de los hechos produce, que pone, como hemos dicho en otras ocasiones, la fé en los espíritus incrédulos y el entusiasmo en los que creen y esperan; y una prueba de ello tenemos en los aplausos de los más escépticos, tributados al éxito en cada ventaja obtenida en la importante obra á cuyo término se avanza; y en la participación espontánea que toman algunas personas no obligadas á ello, en algunas operaciones arriesgadas, relativas á estos mismos trabajos: ejemplo de esto nos ofrece el ensayo del paso de la locomotora por el puente y gran estacada del río "Barranca," la cual condujo en los carros que tiraba en aquel ensayo, no sólo al Superintendente, General Don Manuel Quesada, y al Inspector, Don Salvador González, sino también al General Don Pedro Quiros, al Gobernador de Puntarenas y á las familias de este empleado y del Jefe de Policía.

Perseveremos, que el tiempo coronará el esfuerzo, dando inmenso bien al país.

REVISTA INTERIOR

Canton de Santa Cruz.—El Jefe Político de ese Canton, con fecha 7 de Marzo dice lo que sigue:

"En la semana que termina ha habido cuatro nacimientos y cinco defunciones en este Canton: tres niños y dos adultos, según informan los Jueces de Paz.

En "Veintisiete de Abril" se incendió la casa de una pobre anciana, quedando ésta en la más lamentable miseria.—Se trata de levantar una suscripción voluntaria en el barrio referido, para auxiliar á la Señora indicada.—De las averiguaciones hechas hasta hoy resulta que este acontecimiento fué causado por descuido de los habitantes de la casa.

Han continuado llevándose á efecto los trabajos de que en mis anteriores informes he dado cuenta á U. El estado sanitario del Canton es bueno.

Provincia de Heredia.—El Señor Gobernador de esta Provincia comunica con fecha 10 lo que sigue:

"El día 8 del corriente mes el Señor Félix Carrillo, que andaba cazando junto con otras personas en la isla de "Tibas," en Santo Domingo, fué atacado de apoplejía pulmonar, de la cual murió en el acto. El día siguiente 9, también murió instantáneamente, el Señor José María Chacon en San Rafael de este Canton, á consecuencia de un aneurisma en el cayado de la aorta.—Esto lo hizo constar el Médico del Pueblo por el examen *post mortem* que hizo de órden de la Autoridad. El mismo Médico del Pueblo me dice con fecha de ayer:

"Segun lo que U. me previno, me dirigí al barrio de San Joaquin para ver si había enfermos de viruelas, y tengo la satisfacción de decirle, que en las visitas que hice á muchas casas y despues de informarme minuciosamente, no encontré ningun caso de viruela. Esta enfermedad no podría invadir aquí, porque cuando hay contagio rara vez ataca á los niños de un año; y atendiendo á la proligidad con que se ha vacunado aquí, puedo asegurar al Señor Gobernador, que es muy pequeño el número de niños que hay sin vacunar y éstos son los recién nacidos de menos de un año."

Telegrama de la Barranca.

AL EXCMO. SR. GENERAL PRESIDENTE.
Marzo 11.—Como comunicamos á V. E., ayer, la locomotora acaba de pasar con carros de plataforma y pasajeros, sin ninguna dificultad, el puente y la gran estacada de la Barranca.

MANUEL QUESADA

El Telegrama que antecede comunica una noticia plausible para los costarricenses.—La locomotora ha cruzado felizmente el río de la Barranca sobre el puente provisional.

Este hecho constituye seguramente la promesa de que muy pronto será colocado el gran puente de hierro sobre el mismo río, respecto de lo cual viene á ser el puente ya construido, un trabajo preliminar.

La obra del Ferrocarril avanza pues, venciendo dificultades, acallando murmuraciones, poniendo fé en los espíritus incrédulos y levantando en todos halagüeñas esperanzas.

Este suceso que aunque parcial, es sin duda, una de las victorias del trabajo ganada por diligentes obreros, y á la vez una justa recompensa del esfuerzo persistente y honroso del Jefe de la Nación, da verdadero motivo para que nos congratulemos con todo el país, tanto por la feliz realización de este hecho, cuanto por el mayor éxito prometido por él, y del cual viene á ser una positiva garantía.

D. José Mercedes Bolandi.—Este antiguo servidor público, que murió el 4 del corriente mes en esta Capital, fué Oficial mayor de la Secretaría de Policía y Auxiliar en la Secretaría de Gobernación, y entre otros empleos desempeñó temporariamente la Gobernación de esta Provincia. La consagración al servicio público y la lealtad de su conducta, son títulos bastante para hacer una mención especial de su defunción.

Provincia de Alajuela.—El Señor Gobernador, con fecha 12 de Marzo, comunica lo siguiente:

“Como lo habíamos pensado, el Señor Don Enrique Villavicencio, que en Enero tomó á su cargo el Instituto Municipal de esta Ciudad, por contrato celebrado con la Honorable Corporación, lo ha organizado convenientemente con cinco competentes profesores, y establecido una escuela preparatoria.

El número de alumnos que hoy tiene excede de cuarenta y los resultados vienen siendo satisfactorios y hacen cifrar en ellos un buen porvenir para la juventud.

Tengo el gusto de remitir el cuadro que me ha dirigido el referido Señor Director, y le agradecería su publicación.

Las casas de escuelas que se están levantando en algunos barrios, en el presente año, avanzan en sus trabajos y hay esperanzas fundadas de que en ellas se establecerán al abrirse el nuevo curso.

En menos de quince días, para aprovechar la buena estación, han sido concluidos la tubería y demás útiles necesarios para la cañería de esta Ciudad. Se espera el *Nicoya* que trae el resto; pero de todos modos, en la próxima semana, se dará principio á abrir zanjas y colocar tubos.

La cúpula de la Iglesia toca ya también á su conclusión, siendo de admirar la firme constancia con que los vecinos todos de este Canton Central vienen sufragando, por medio de *turnos*, el costo de esta magnífica obra.

Teatro.—La Compañía Lirica del Señor Petrilli puso en escena el jueves 11 del corriente, la admirable partitura del inmortal Donizetti: *Polinto*.

En esta grandiosa epopeya, la música canta con sublimes melodías; la abnegación y el heroísmo de mártires de los primeros siglos del Cristianismo.

La Señorita D'Aponte y el Señor Grilli, en sus respectivos papeles de Paulina y Polinto; nos hicieron sentir los dolores y las esperanzas de esos héroes que vencían con su constancia y resignación á sus bárbaros inmoladores.

El Señor Petrilli, representó con mucha propiedad su papel de procónsul romano, á quien el fanatismo por la región de los ídolos, hace sacrificar á aquella á quien adora su corazón.

El Señor Panizza, los coros y la orquesta, también estuvieron felices en la ejecución de la obra.

El Señor Petrilli que no omite gastos ni ninguna clase de esfuerzos para agradar al público, ha contratado á la Señora Gemma Tiozzo de Durini, Contralto que viene precedida de gran fama, y que hará su estreno esta noche haciendo el papel de Azucena (Jitana) en la célebre ópera del Trovador.

Deseamos que una gran concurrencia al teatro, sea una justa recompensa del público á los esfuerzos del Señor Petrilli y al indisputable mérito de la Compañía.

Teatro.—La tercera representación del Trovador tuvo lugar el Domingo 14, en el lugar acostumbrado.

La ejecución de la obra fué magnífica, como jamás se ha visto en nuestro Teatro.

Todas las partes en sus respectivos papeles estuvieron tan felices que, apesar del mérito que les reconocemos, no nos imaginamos que se elevarán á la altura artística en que, en esa noche, les contemplamos.

La Señora Tiozzo hizo el difícil papel de Azucena, con tan feliz éxito, que el público lleno de verdadero entusiasmo, lo manifestaba en *bravos* repetidos y prolongados aplausos; bravos y aplausos que con mucha justicia se tributaron muchas veces á la Señorita D'Aponte, al Señor Grilli y al Señor Petrilli.

Defunción.—En la mañana de ayer, [15] tuvieron lugar las honras fúnebres y la inhumación del cadáver de Don Lorenzo Fournier.—El Señor Fournier, oriundo de Puerto Rico, residió largos años en esta Capital.—Su honradez, laboriosidad y su carácter franco y afable, le granjearon extensas relaciones y numerosos amigos.

Deseando á su apreciable familia la resignación que en tan aflictivos momentos tanto necesita, le enviamos nuestro más sentido pésame.

Defunciones.—El Teniente Coronel D. Horacio Carranza murió en la noche de ante ayer, (16) con motivo de un accidente desgraciado.

Se hallaba pescando el Teniente Coronel Carranza, acompañado de otra persona, cuando al saltar una zanja, el compañero que iba adelante con un cuchillo debajo del brazo, colocada la punta hacía atrás, brincó primero y cayó á tiempo que el malogrado Señor Carranza brincó también, cayendo encima del que le precedía, é hiriéndose mortalmente en estómago con el cuchillo; una vez que llegó á su casa y después de curada la herida, murió á las diez de la noche, pocas horas después de haberla sufrido.

El Teniente Coronel Carranza, durante su carrera militar, ha prestado importantes servicios al Gobierno en diferentes épocas, distinguiéndose siempre por su actividad, su valor y su lealtad.—Muy particularmente sirvió á la administración del actual Presidente de la República, con una adhesión personal á toda prueba, la cual ha sido reconocida y recompensada por este alto Magistrado, como lo merece tan honrosa conducta.

Las exequias de este malogrado militar, se verificaron ayer á las 4 p. m.; sus camaradas condujeron hasta el Cementerio la caja mortuoria que encerraba el cadáver, contribuyendo á solemnizar este acto fúnebre, una numerosa concurrencia, presidida por los HH. Secretarios de Guerra y Marina, de Relaciones Exteriores y de Obras públicas, faltando el H. Señor Secretario de Hacienda, por indisposición de salud.—También se le hicieron los honores militares de su grado, conforme á ordenanza.

En la mañana de ayer se verificaron también las exequias de la Señora Doña Feliciano Aylarado de Cañas, que murió á una edad avanzada. Fue una verdadera matrona por las virtudes con que honró el hogar doméstico; y deja su memoria como ejemplo de la práctica de aquellas virtudes.

Temblor.—Ayer 17 se sintió en esta Capital á las 10½ a. m. un sacudimiento terrestre, aunque corto, bastante sensible, no causando ninguna desgracia.

Canton de Santa Cruz.—El Jefe Político de este Canton, comunica con fecha 14 del que cursa, lo que sigue:

“En la semana que termina falleció un adulto y nació un niño.

En “Porte Golpe” se ha establecido una escuela privada, á la cual concurren 18 alumnos, y se está construyendo un local aparente para fundar otra, de niñas.

Los caminos que conducen á Bolson y Liberia siguen preparándose, no habiéndose interrumpido los trabajos para la edificación del Cabildo.

Mucho prometen las escuelas de los barrios, abiertas el 1º del pasado Ene-

ro; muy pronto haré á cada una de ellas una visita detenida, y entonces me daré el gusto de dar á U. mas detalles sobre el adelanto que en ellas note.

El estado sanitario del Canton, es muy bueno.”

Inauguración.—Ayer [18] á las 11½ a. m. S. E. el General Presidente, el Honorable Secretario de Relaciones Exteriores, el de Gobernación y el de Obras públicas; los Miembros del Gran Consejo nacional, los Magistrados de la Suprema Corte de Justicia, el Señor Gobernador de la Provincia, varios empleados públicos y multitud de personas particulares, se dirigieron á los Talleres nacionales con el fin de presenciar el estreno de la gran turbina que en ellos se ha colocado.

Al aproximarse el primer Magistrado de la Nación y su Honorable acompañamiento al lugar donde debiera efectuarse la inauguración, las locomotivas los saludaron con el grito del progreso.

Una vez instalados donde se halla colocada la turbina, la ansiedad se reflejaba en todos los semblantes, con ese algo marcado con los tintes de la duda y de la esperanza, respecto del éxito que se obtuviera. En este estado se siente el golpe del agua que cae sobre la rueda; gira el eje; y todos los aparatos del taller que debieran recibir la fuerza de este poderoso motor, se ponen en movimiento. La satisfacción fué inmensa y el triunfo completo para el ingeniero Don Manuel Dengo, quien, con la evidencia incontestable de los hechos, demostró la practicabilidad de lo que otras personas competentes creían imposible que pudiera realizar. La música militar, con una alegre diana, contribuyó á amenizar este triunfo de la inteligencia.

Altamente satisfecho S. E. y todos los concurrentes del éxito obtenido en este ensayo; presenciaron después la fundición de varias piezas, que por su diversidad de formas, la prontitud con que se ejecutó la operación y los medios empleados para llevarla á cabo, se creía uno trasportado á la gran Nación americana, donde la Mecánica, realizando positivos milagros, parece haberla elegido como teatro de su genio.

Concluida esta operación, dando un feliz resultado, se sirvió un refresco con que se obsequiaba á S. E., á los demás HH. Miembros del Gobierno y á los caballeros que se hallaban presentes. En este acto, el Excmo. Señor General Presidente, tomando una copa brindó, con la facilidad y oportunidad que le son habituales, por los grandes adelantos realizados en el país; por los servicios que los extranjeros han prestado á la obra del progreso; pero, más que todo, por que este mismo progreso hoy se lleva á efecto con los elementos de riqueza y de inteligencia propios del país. S. E. concluyó felicitando al Señor Don Manuel Dengo, por haber llevado á buen término esta obra importantísima que tanto lo honra y que tan provechosos resultados dará á favor de los intereses de la Nación. El brindis fué muy aplaudido y solemnizado por una alegre diana, con lo cual terminó esta fiesta de la industria Nacional.

No concluirémos esta pálida reseña sin felicitar al inteligente Señor Dengo, porque ha visto coronados satisfactoriamente sus esfuerzos.

Defunción.—La Señora Doña Josefa H. de Fournier ha muerto.—Los funerales é inhumación del cadáver se efectuaron en la tarde de ayer, (21) en medio de una numerosa concurrencia.—La Sra de Fournier, inteligente y laboriosa, consagró los años que residió entre nosotros á la obra de la enseñanza.—En este sentido grandes son los beneficios que la juventud femenil debe á esta venerable matrona.—Deseamos á su afligida familia la resignación que tan-

to necesita, para soportar este nuevo golpe que la llena de luto y de lágrimas.

Compañía Lirica.—Hoy tendrá lugar la representación de la célebre ópera “*María di Rohan*” que tanto ha gustado al público. Esto nos hace creer que tendremos teatro lleno.

Llamamos la atención sobre el informe del contratista Señor M. C. Keith, concerniente á los trabajos del Ferro-carril en la 2ª División del Atlántico.

Segun dicho informe, habiendo sido construido un puente de alambre de suspensión en rio Sucio y otro de madera en rio Toro Amarillo, ya queda transitable el camino al Limon, de mulas ó herradura hasta encontrar la locomotora; y de aquel punto, de Ferro-carril.

Cuando lleguen los rieles á la estación del Destierro, que será muy pronto, tanto como dentro de sesenta días, el viajero que emprendiese esta via tendría que andar catorce leguas aproximativamente de esta Capital al Destierro, y de este sitio emplearía á Limon por el Ferro-carril unas pocas horas.

La competencia del contratista Señor Keith, la actividad en la ejecución de los trabajos y la solvencia de la Hacienda Nacional son una firme garantía del resultado. Lo hecho hasta ahora en cumplimiento del contrato Argüello Keith, da la medida de lo que falta por hacer y que se hará indefectiblemente.

El edificio destinado á servir para mercado de esta Capital, está ya concluido y abierto á la concurrencia pública, desde el sábado 20 del corriente mes.

Este vasto edificio ocupa una manzana y está construido en proporciones adecuadas á su objeto y segun las reglas del arte, aunque sin afirmar por esto que se hayan cumplido las condiciones del contrato, á que debe ajustarse la fabricación del edificio.

Y apropósito de este asunto, hacemos notar el punto 3º del acta de la sesión extraordinaria de la Municipalidad de este Canton, celebrada el 12 del mes en curso, que dice así:

“3º.—Que atendido el loable deseo manifestado por el Excelentísimo Señor General Presidente de la República, de que el nuevo mercado no sea en ningun concepto gravoso á los intereses del pueblo y antes bien sea aceptable y grato á todo el que tenga necesidad de ocurrir á él, reduce á veinte y cinco centavos diarios el precio del alquiler de los puestos de venta de los galerones interiores del mismo edificio que, segun la tarifa anterior, tenían señalado el de setentacinco centavos por día. Discutidas las disposiciones consignadas en el acuerdo relacionado, se acordó aprobarlas en los términos en que han sido formuladas y mandar que la disposición comprendida en la parte 3ª del acuerdo en referencia, se tenga desde hoy en adelante como cláusula adicional á la tarifa del mercado referido. Queda autorizado el Señor Gobernador de la Provincia para elevar este acuerdo, juntamente con el de la junta expresada, al conocimiento del Supremo Poder Ejecutivo para su aprobación.”

Imprenta Nacional.—Calle de la Merced.